NAVY LEAGUE
A New Wave Of Adventure!

LIGUE NAVALE
Une mer d'aventure!

ORDONNANCES EN SÉCURITÉ NAUTIQUE

DES CADETS DE LA LIGUE NAVALE

LN(76)F

21 Apr 2006

© 2006 The Navy League of Canada. All Rights Reserved.
Tous droits réservés © 2006 - La Ligue navale du Canada

PRÉFACE

La navigation de plaisance et le canotage constituent des aspects importants du Programme d'instruction de cadets de la Ligue navale. Les ordonnances relatives à la sécurité nautique sont disponibles dans de nombreuses publications; elles ne sont cependant pas toujours accessibles au personnel intervenant étroitement dans les activités nautiques. La présente publication a été élaborée dans le but de fournir un document de référence unique regroupant toutes les ordonnances et les renseignements relatifs à la sécurité nautique. Les ordonnances s'appliquent à toutes les embarcations utilisées par l'ensemble des cadets en tout temps, quel qu'en soit le propriétaire.

La majeure partie des ordonnances de 1996 relatives à la sécurité nautique a été intégrée à la version 2006. D'importantes modifications ont permis de prendre en compte les réglementations fédérales les plus récentes et d'harmoniser la terminologie avec le programme des cadets. À titre d'information, il a été fait état que les schémas de la version de 1996 se rapportaient aux navires ayant la « priorité de passage » (règles de la de route), alors que la version 2006 indique les exigences relatives aux navires devant « céder le passage ». Le Comité est d'avis qu'il convient d'enseigner les règles en mettant l'accent sur les mises en garde. En matière de nautisme, l'expérience a démontré que les novices passent trop de temps à tenter de déterminer s'ils ont la priorité alors qu'ils feraient mieux de déterminer s'ils doivent céder le passage. Certes, la différence est subtile, mais il vaut beaucoup mieux partir du postulat qu'il faille toujours faire attention aux autres navires, plutôt que de partir du principe que les autres navires tiendront compte du vôtre.

Toute suggestion en vue de modifier la présente politique sur la sécurité nautique doit être transmise au bureau national de la Ligue navale du Canada.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

CHAPITRE 1 – ORDONNANCES GÉNÉRALES EN SÉCURITÉ NAUTIQUE

Généralités 1
Domaine d'application 1
Officiers des embarcations 1
Ordonnances relatives aux hangars à bateaux 2
Trousse de premiers soins 2
Procédure en cas d'accident nautique 2

CHAPITRE 2 – BESOIN EN ÉQUIPEMENT

Généralités 4
Extincteurs 4
Extincteurs équivalents 4
Signaux pyrotechniques de détresse 4
Gilets de sauvetage 5
Casques 5
Chaussures 5

CHAPITRE 3 – ORDONNANCES DE SÉCURITÉ POUR LA NAVIGATION À VOILE

Généralités 6
Flottabilité des bateaux 6
Équipement devant être présent à bord des voiliers 6
Permis et exigences en matière d'équipement en vertu du règlement sur les petites embarcations 6
    Voiliers de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins 7
    Voiliers de plus de 6 m (19,5 pi) mais de moins de 8 m (26 pi) de longueur 7
    Voiliers de plus de 8 m (26 pi) mais de moins de 12 m (39 pi) de longueur 8
    Voiliers de plus de 12 m (39 pi) mais de moins de 20 m (65,5 pi) de longueur 8
Embarcations spéciales
    Planches à voile 9
    Voiliers de course 9
Bateaux de sécurité 9
Contact visuel 10
Rappel 11
Radios et autres dispositifs de sécurité 12
Vent et conditions météorologiques 12
Brouillard 13
Température de l'eau et de l'air 13
Enregistrement à l'arrivée et au départ 14
Limites de temps 14
Navigation de nuit 14

Règles de route 14
Exercice de chavirement 14
Code de sécurité nautique 15

CHAPITRE 4 – ORDONNANCES SUR LA SÉCURITÉ DES EMBARCATIONS À MOTEUR

Généralités 16
Flottabilité inhérente 16
Surmotorisation et surcharge 16
Exigences relatives aux permis des petites embarcations 16
Embarcations spéciales 17
Plaques de capacité 17
Permis pour les conducteurs de bateaux à moteur 17
Application de la loi 17
Restrictions relatives à l'âge des utilisateurs et à la puissance des embarcations 18
Conducteur de bateau de sécurité 18
Pratiques sécuritaires relatives au ravitaillement en carburant 18
Code de sécurité des bateaux à moteur 19
Vent et conditions atmosphériques 21
Ski nautique 22
Conduite dangereuse 22

CHAPITRE 5 – ORDONNANCES DE SÉCURITÉ RELATIVES À LA NAVIGATION À LA RAME

Généralités 23
Taille des embarcations/Nombre de personnes à bord/Charge maximale 23
Exigences en matière d'équipement 23
Port de dispositifs de flottaison 23

CHAPITRE 6 – ORDONNANCES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CANOTAGE

Généralités 24
Qualifications des instructeurs 24
    Canotage débutant 24
    Canotage et kayak avancé 24
Localisation du personnel instructeur et des clubs/organismes affiliés 24
Exigences en matière d'équipement
    Vêtements de flottaison individuels (VFI) des cadets 25
    Casques 25
    Canots 25
    Accessoires 25
Bateau de sécurité 26
Chaussures 26
Plan d'urgence 26
Considérations générales de sécurité 26

Canotage et équipement 27
État de préparation et responsabilité de la personne en charge 28
En cas de dessalage 29
Échelle de difficulté des rivières 29

CHAPITRE 7 – RÈGLES DE ROUTE ET FEUX DU BORD

Généralités 31
Règlement sur les abordages 31
Petites embarcations 31
Règles de route
- Embarcations à voile 32
- Embarcations à moteur 33
  - Embarcations privilégiées et non privilégiées 33
  - Bateaux à moteur se rencontrant sur des routes convergentes 34
  - Bateaux à moteur qui se croisant 34
  - Bateaux à moteur se croisant – Dépassement 35

Bateau à moteur croisant une embarcation à voile et à rames 35
Zone de danger 35
Signaux sonores 35
Allumage des feux de navigation la nuit
- Généralités 36
- Embarcations à voile 36
- Embarcations à moteur 37
- Embarcations au mouillage 38

CHAPITRE 1

ORDONNANCES GÉNÉRALES EN SÉCURITÉ NAUTIQUE

GÉNÉRALITÉS

1. Les présentes ordonnances visent à faire état des normes de sécurité minimales en ce qui a trait à l'exploitation des embarcations utilisées aux fins d'instruction des cadets. Des ordonnances et des restrictions peuvent être imposées à la discrétion du commandant des cadets de la Ligue navale et/ou du président de la succursale, en fonction des dispositions locales. Toutefois, ces ordonnances supplémentaires ne doivent pas imposer une norme de sécurité moins stricte que celle établie dans les présentes ordonnances.

2. L'objectif de la formation nautique est de former les cadets dans le domaine du matelotage et de développer leurs qualités d'autonomie et de leadership. Il faut s'assurer de fournir des directives pertinentes en matière de supervision et de politique; toutefois, il faut se rappeler que des ordonnances trop restrictives rendront le programme sans intérêt et inefficace. Avant de formuler des ordonnances supplémentaires, il convient de toujours poser les questions suivantes : « Est-ce que cette ordonnance contribuera réellement à la sécurité? » et « Est-elle applicable en vertu des conditions locales? » La préoccupation principale doit être : « Est-elle sécuritaire? »

3. Par dérogation aux dispositions des présentes ordonnances ou des ordonnances supplémentaires, la sécurité des personnes doit en toutes circonstances avoir préséance sur toutes autres considérations, y compris les calendriers et les exigences en matière de formation.

DOMAINE D'APPLICATION

4. Du point de vue de la Ligue navale du Canada, les présentes ordonnances s'appliquent à l'utilisation des embarcations par les cadets de la Ligue navale :

i. lorsque les embarcations utilisées sont la propriété ou sous la juridiction de la Ligue navale du Canada;
ii. l'activité nautique est sous la direction ou la supervision d'une personne nommée par la Ligue navale du Canada ou par l'une de ses divisions ou succursales;
iii. l'activité nautique sous la direction ou la supervision d'un officier ou d'un instructeur civil d'un corps de cadets dont la Ligue navale du Canada est le commanditaire local.

OFFICIERS DES EMBARCATIONS

5. Tout établissement exploitant des embarcations utilisées par des cadets doit nommer un officier ou un instructeur civil pour intervenir en tant qu'officier des embarcations qui sera responsable de toutes les activités nautiques de l'établissement, et devra fournir des ordonnances écrites décrivant en détail les attributions et les responsabilités de cet officier.

6. Du personnel supplémentaire peut être nommé officier des embarcations adjoint sous la supervision et la direction de l'officier des embarcations.

7. L'officier des embarcations et son adjoint doivent être nommés :

i. par le commandant du corps de cadets en consultation avec la succursale, dans le cas d'établissements exploitant des embarcations qui sont la propriété ou sous la juridiction de la succursale locale et utilisées aux fins d'instruction des cadets;

ii. par l'autorité du MND appropriée dans le cas d'établissements exploitant des embarcations, qui sont la propriété ou sous la juridiction du MND.

ORDONNANCES RELATIVES AUX HANGARS À BATEAUX

8. L'officier des embarcations doit, sous la direction de l'autorité de nomination pertinente, élaborer un ensemble d'ordonnances relatives aux hangars à bateaux visant à couvrir la gestion du hangar à bateaux, les activités nautiques, la réparation et la maintenance des embarcations, et toutes règles de sécurité additionnelles pertinentes à l'emplacement et à la nature des activités nautiques locales.

9. Lesdites ordonnances relatives aux hangars à bateaux, de même que les ordonnances en sécurité nautique, doivent être affichées et à la disposition de toutes les personnes participant ou assurant la supervision des activités nautiques.

TROUSSE DE PREMIERS SOINS

10. Toute installation nautique ou de canotage doit être équipée d'une trousse de premiers soins rangée dans un contenant étanche et facilement accessible par tout le personnel participant aux activités nautiques ou de canotage. La trousse de premiers soins doit contenir au minimum les articles suivants :

i. gants en caoutchouc
ii. ciseaux
iii. épingles de sûreté
iv. pince à échardes
v. lingettes antiseptiques
vi. lingettes imbibées d'iode
vii. bandages compressifs
viii. tampons de gaze
ix. tiges de coton ouaté
x. divers bandages

PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT NAUTIQUE

11. En cas d'accident nautique, une intervention rapide et pertinente peut sauver des vies. Les mesures à prendre doivent s'articuler comme suit :

i. L'assistance de la part de toutes les autres embarcations présentes dans les environs. L'équipage des autres navires, s'il y a lieu, doit fournir de l'assistance à celui de l'embarcation qui est en détresse, sauf s'il est évident que ce dernier peut résoudre le problème lui-même ou qu'il reçoit déjà une aide appropriée.
ii. L'assistance doit prévaloir à toutes autres activités, y compris la course, l'entraînement et les évènements programmés.

iii. L'assistance à toutes les autres embarcations doit continuer d'être fournie selon les besoins, dès lors que leur propre sécurité est assurée et en fonction des compétences de leurs capitaines.

iv. La demande d'aide dans les meilleurs délais auprès des organismes suivants dans l'ordre indiqué :
    a. les autres embarcations présentes dans les environs;
    b. les installations de sauvetage nautique locales – clubs de navigation de plaisance, marinas, forces de l'ordre, équipes de sauvetage, etc.;
    c. le Centre de coordination des opérations de sauvetage du MDN/de la Garde côtière;
    d. les services de police locaux ou provinciaux.

v. Si des personnes impliquées dans un accident nautique sont portées disparues, même momentanément, toutes les instances indiquées au paragraphe (iv) doivent être avisées immédiatement.

vi. Les officiers et les responsables impliqués dans les activités nautiques auxquelles les cadets participent doivent connaître l'emplacement des installations de sauvetage situées dans les environs, et afficher et rendre accessibles leurs numéros de téléphones.

vii. Notification. Si des blessures graves ou un décès surviennent à la suite d'un accident nautique, les instances suivantes doivent être notifiées après l'incident :
    a. les services de police locaux ou provinciaux,
    b. le président de la succursale locale,
    c. le président de division,
    d. le bureau national de la Ligue navale du Canada.

    Quoi qu'il en soit, le bureau national doit être notifié dans les trente (30) jours suivant l'accident, afin d'aviser l'assureur dans le cadre d'éventuelles indemnités.

12. Défaut d'arrêter lors d'un accident. Il est rappelé à l'ensemble du personnel que le fait de ne pas s'arrêter sur les lieux d'un accident nautique est punissable par la loi en vertu du Code criminel du Canada.

CHAPITRE 2

BESOINS EN ÉQUIPEMENT

GÉNÉRALITÉS

1. Tous les bâtiments doivent être équipés conformément aux normes énoncées dans le *Règlement sur les petits bâtiments*. Ces exigences en matériel sont également publiées dans le *Guide de sécurité nautique* (ministère des Pêches et des Océans, Garde côtière canadienne). Les chapitres suivants décrivent en détail les exigences relatives à chaque type de bâtiment.

EXTINCTEURS

2. Les extincteurs exigés conformément au *Règlement sur les petits bâtiments* doivent être du type approuvé par :

i. les Underwriters Laboratories Inc.,
ii. les Laboratoires des assureurs du Canada,
iii. le British Board of Trade, section maritime.

EXTINCTEURS ÉQUIVALENTS

3. Les identifiants (comme A1) ne doivent pas figurer sur l'étiquette. Toutes les tailles sont considérées comme des exigences minimales.

Classe	H_2O (litres)	Mousse (litres)	CO_2 (kg)	Poudre chimique (kg)
A1	4,5	4,5		
A2	9,0	9,0		
B1		4,5	2,25	0,9
B2		9,0	4,5	2,25

SIGNAUX PYROTECHNIQUES DE DÉTRESSE

4. Un signal pyrotechnique de détresse (fusée éclairante) approuvé doit être hydrofugé par le fabricant et emballé dans un contenant étanche. Le numéro de lot, la date de fabrication, le mode d'emploi ou les schémas indiquant sa mise en œuvre doivent figurer sur le signal. S'il s'est passé quatre ans ou plus depuis la date de fabrication, le signal de détresse est considéré comme ne répondant plus aux exigences et il convient de le remplacer.

Il existe quatre types de fusée éclairante :

i. Type A – fusée à parachute, fusée éclairante rouge unique;
ii. Type B – fusée à étoiles multiples (deux ou plus), étoiles rouges à chute libre;
iii. Type C – fusée à main rouge;
iv. Type D – fusée éclairante flottante ou à main produisant une fumée orange; convient à une utilisation comme signal de détresse de jour.

GILETS DE SAUVETAGE

5. Aux fins des présentes ordonnances, le vêtement de flottaison individuel (VFI) des cadets est un dispositif approuvé par Transports Canada ou par le MDN. Tous les membres d'équipage doivent porter des vêtements de flottaison individuels dans les conditions suivantes :

i. À bord d'une embarcation de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins – chaque personne doit porté un vêtement de flottaison individuel en tout temps, quels que soient l'état du plan d'eau et les conditions météorologiques.

ii. À bord d'une embarcation de 6 m (19,5 pi) de longueur sans cabine – tous les membres de l'équipage doivent porter des vêtements de flottaison individuels lorsque le bateau est en route, sauf les personnes se trouvant dans les cabines. Les personnes qui montent sur le pont doivent revêtir leurs vêtements de flottaison individuels.

6. Les VFI des cadets définis dans le présent alinéa sont les seuls dispositifs de flottaison approuvés dans le care de la formation des cadets.

CASQUES

7. Tous les membres du personnel participant à la formation à la voile qualifié, voile blanche niveau II ou un niveau inférieur doivent porter un casque.

CHAUSSURES

8. Des chaussures à semelle molle doivent être portées en tout temps à bord des embarcations à voile et des petits bateaux à moteur utilisés comme bateaux de sécurité.

CHAPITRE 3

ORDONNANCES DE SÉCURITÉ POUR LA NAVIGATION À VOILE

GÉNÉRALITÉS

1. Les présentes ordonnances doivent s'appliquer à toutes les embarcations à voile utilisées dans le cadre de la formation des cadets, quel qu'en soit le propriétaire.

2. Les présentes ordonnances font référence à l'utilisation d'embarcations à moteur dans la mesure où ces derniers sont utilisés comme bateaux de sécurité dans le cadre d'un programme de voile. En ce qui concerne l'utilisation générale de bateaux à moteur par des cadets ou relativement à la formation des cadets, *se reporter au Chapitre 4*.

FLOTTABILITÉ DES BATEAUX

3. Tous les voiliers utilisés par les cadets doivent pouvoir rester à flot en cas de chavirement ou d'envahissement complet du bateau.

i. Voiliers de 5 m (16 pi) de longueur ou moins – L'efficacité des systèmes de flottabilité doit être vérifiée par des essais d'immersion avant le début des activités de voile de l'année et chaque fois que l'endommagement d'un bateau menace l'efficacité du système de flottabilité.

ii. Voiliers de plus de 5 m (16 pi) de longueur. – Lorsqu'il est possible de procéder à des essais d'immersion, ceux-ci doivent être effectués tel qu'indiqué au paragraphe 4. Lorsque ce type d'essai n'est pas réalisable, il faut procéder à l'inspection et à la vérification du système de flottabilité selon la méthode utilisable la plus efficace avant le début des activités de voile de l'année.

ÉQUIPEMENT DEVANT ÊTRE PRÉSENT À BORD DES VOILIERS

4. Tous les bâtiments doivent être équipés conformément au *Règlement sur les petits bâtiments* figurant dans l'édition actuelle du *Guide de sécurité nautique* et publié par le ministère des Pêches et des Océans – Garde côtière canadienne. Au moins un exemplaire de ce manuel doit être disponible dans toutes les installations nautiques.

PERMIS ET EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES PETITES EMBARCATIONS

5. Tous les bâtiments ne dépassant pas 15 tonneaux de jauge brute munis d'un moteur ou de moteurs de 7,5 kilowatts (10 HP) ou plus doivent avoir un permis. Les permis sont délivrés gratuitement sur demande auprès du bureau de l'Agence des douanes et du revenu du Canada le plus proche. Avant l'utilisation du bâtiment, le numéro du permis délivré doit être indiqué en lettres moulées d'une hauteur d'au moins 75 mm (3 po) et d'une couleur contrastant avec celle de la coque, de chaque côté du bâtiment et aussi près de la proue que possible de façon à ce que le numéro soit clairement visible des deux côtés. Le numéro figurant sur la grand-voile sert souvent à identifier les petits voiliers.

6. L'équipement suivant est obligatoire à bord de toutes les embarcations à voile en fonction des prescriptions de longueur. Pour connaître la longueur d'un bâtiment, consulter la plaque d'identification du fabricant fixée à la coque.

Remarque :
« Approuvé » signifie approuvé par Transports Canada. Le gilet de sauvetage normalisé (type à trou de serrure) approuvé par le Bureau d'inspection des navires à vapeur peut être remplacé par un vêtement de flottaison approuvé exigé en vertu du *Règlement sur les petits bâtiments*.

i. Les voiliers de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins doivent comporter :
    a. un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé pour chaque personne;
    b. deux pagaies;
    c. une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
    d. une écope ou une pompe à eau manuelle (munie d'un tuyau flexible) fixée à l'aide d'un cordon;
    e. un dispositif ou un appareil de signalisation sonore;
    f. si le bâtiment est doté d'un appareil à combustible, un extincteur de classe 5BC est requis;
    g. si le bâtiment est utilisé entre le coucher du soleil et le lever du jour ou lorsque la visibilité est réduite, des feux de navigation appropriés sont également requis.
ii. Les voiliers de plus de 6 m (19,5 pi) mais de moins 8 m (26 pi) de longueur doivent comporter :
    a. un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé pour chaque personne;
    b. une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur ou une bouée de sauvetage approuvée d'un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;
    c. deux pagaies ou une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'une longueur d'au moins 15 m;
    d. une écope ou une pompe à eau manuelle (munie d'un tuyau flexible) fixée à l'aide d'un cordon;
    e. une lampe de poche étanche;
    f. un dispositif ou un appareil de signalisation sonore;
    g. un dispositif de rembarquement lorsque le franc-bord de l'embarcation est supérieur à 0,5 m;
    h. si le bâtiment est doté d'un appareil à combustible, un extincteur de classe 5BC est requis;
    i. si le bâtiment est utilisé entre le coucher du soleil et le lever du jour ou lorsque la visibilité est réduite, des feux de navigation appropriés sont également requis;
    j. six fusées éclairantes de type A, B ou C homologuées au Canada, sauf lorsque le bâtiment navigue sur un cours d'eau, un lac ou un chenal et ne se trouve jamais à plus d'un mille marin de la rive, ou lorsque le bâtiment participe à une compétition officielle et n'est pas pourvu de couchettes.

iii. Les voiliers de plus de 8 m (26 pi) mais de moins 12 m (39 pi) de longueur doivent comporter :
    a. un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé pour chaque personne;
    b. une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
    c. une bouée de sauvetage approuvée d'un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;
    d. une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'une longueur d'au moins 30 m;
    e. une écope;
    f. une pompe à eau manuelle munie d'un tuyau flexible;
    g. une lampe de poche étanche;
    h. un dispositif ou un appareil de signalisation sonore;
    i. des feux de navigation conformes aux dispositions du *Règlement sur les abordages*.
    j. un dispositif de rembarquement lorsque le franc-bord de l'embarcation est supérieur à 0,5 m;
    k. si le bâtiment est doté d'un appareil à combustible, un extincteur de classe 5BC est requis;
    l. si le bâtiment est utilisé entre le coucher du soleil et le lever du jour ou lorsque la visibilité est réduite, des feux de navigation appropriés sont également requis;
    m. douze fusées éclairantes de type A, B ou C homologuées au Canada, sauf lorsque le bâtiment navigue sur un cours d'eau, un lac ou un chenal et ne se trouve jamais à plus d'un mille marin de la rive, ou lorsque le bâtiment participe à une compétition officielle et n'est pas pourvu de couchettes.

iv. Les voiliers de plus 12 m (39 pi) mais de moins 20 m (65,5 pi) doivent comporter :
    a. un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé pour chaque personne;
    b. une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
    c. une bouée de sauvetage approuvée d'un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm munie d'un feu à allumage automatique et fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;
    d. une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'une longueur d'au moins 50 m;
    e. des installations d'épuisement de cale;
    f. un extincteur de classe 10BC situé à chacun des endroits suivants :
        i. à l'entrée de chaque compartiment muni d'un appareil à combustible,
        ii. à l'entrée de chaque cabine,
        iii. à l'entrée du compartiment machine, s'il y a lieu.
    g. une hache;
    h. deux seaux d'une capacité d'au moins 10 litres;
    i. une lampe de poche étanche;
    j. douze fusées éclairantes approuvées de type A, B, C ou or D homologuées au Canada, dont six au plus sont de type D;
    k. deux appareils de signalisation sonore (cloche et sifflet);
    l. des feux de navigation conformes aux dispositions du *Règlement sur les abordages*;
    m. un dispositif de rembarquement.

EMBARCATIONS SPÉCIALES

PLANCHES À VOILE

7. Les planches à voile doivent être munies, au lieu de l'équipement prescrit par ailleurs dans la présente section, d'un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé pour chaque personne à bord et d'un dispositif ou appareil de signalisation sonore.

VOILIERS DE COURSE

8. Les bâtiments de course qui participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs en vue d'une compétition officielle et qui sont utilisés dans des conditions de visibilité claire en présence d'un bateau de sécurité, peuvent avoir à bord, au lieu de l'équipement prescrit par ailleurs dans ce chapitre, l'équipement de sécurité requis en vertu des règlements de l'organisme dirigeant compétent.

BATEAUX DE SÉCURITÉ

9. Chaque fois qu'un ou plusieurs voiliers de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins sont utilisés par des cadets, un bateau de sécurité approprié doit se trouver sur les lieux avec son équipage. Chaque bateau de sécurité ne peut surveiller plus de huit voiliers. Cette proportion doit être réduite en présence de conditions défavorables.

10. Un bateau de sécurité doit être un bateau à moteur ou un voilier équipé d'un moteur, d'une taille et d'une puissance suffisantes pour mener à bien une intervention de sauvetage dans des conditions difficiles. La taille et la stabilité d'un bateau de sécurité doivent être en rapport avec le plan d'eau où il est utilisé. Il ne doit en aucun cas être d'une longueur inférieure à 3,70 m (12 pi).

11. En plus de l'équipement requis en vertu du *Règlement sur les petits bâtiments* pour les bateaux à moteur (se reporter au Chapitre 4), chaque bateau de sécurité doit être muni des éléments suivants :

i. Deux vêtements de flottaison individuels (VFI) de rechange pour cadets
ii. Deux couvertures de sauvetage en aluminium et matière plastique ou deux couvertures en laine rangées dans un sac étanche
iii. Une marque rouge et une hampe (une bouteille d'eau de Javel peinte convient)
iv. Une trousse de premiers soins de classe C
v. Un extincteur de classe 5BC
vi. Une ancre (pour autant que la profondeur de l'eau le permet)
vii. Un réservoir de carburant de secours
viii. Une petite trousse à outils (pour effectuer des réparations mineures sur les voiliers)

12. Les équipements du bateau de sécurité doivent être consignés sur une liste de contrôle, qui est vérifiée chaque fois que le bateau de sécurité est utilisé.

13. Le conducteur d'un bateau de sécurité doit respecter les normes énoncées en vertu du *Règlement sur les compétences des conducteurs d'embarcations de plaisance*. Ces exigences et d'autres sont détaillées au chapitre 4 des présentes ordonnances.

14. Les voiliers ne seront pas autorisés à quitter la zone d'amarrage si le bateau de sécurité est hors service. Si le bateau de sécurité tombe en panne alors que les voiliers sont déjà en route, ces derniers devront être rappelés et revenir aussi vite que possible à la zone d'amarrage.

15. Immédiatement après avoir repéré un voilier de cadets qui a chaviré, le bateau de sécurité doit se rendre à proximité de l'embarcation concernée à la vitesse maximale possible dans les limites de la sécurité. Il doit y demeurer jusqu'à ce que :

i. le voilier ait été redressé et que le conducteur du bateau de sécurité soit convaincu que l'équipage ne court plus de risque;
ii. ou jusqu'à ce que l'équipage du voilier qui a chaviré ait été embarqué à bord du bateau de sécurité.

16. Les circonstances dictent si un bateau qui a chaviré doit être remorqué immédiatement ou non. Il ne faut pas oublier que la sécurité des cadets a préséance sur celle des bateaux.

17. Si le bateau de sécurité doit procéder à l'évacuation médicale de cadets blessés, la surveillance des autres voiliers doit être prise en compte. Un bateau de sécurité additionnel est donc requis à défaut de quoi les autres voiliers doivent retourner à la zone d'amarrage.

CONTACT VISUEL

18. Les règles suivantes visant à maintenir le contact visuel doivent s'appliquer à l'utilisation de voiliers de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins.

19. Lorsque les cadets sont autorisés à utiliser les voiliers pour la « navigation de plaisance » (c.-à-d. en dehors d'une classe de voile organisé), il est important de fixer des limites qu'aucune embarcation ne devra dépasser. Cette mesure a pour objet de faciliter le contact visuel entre les voiliers et le bateau de sécurité (dans la mesure du possible, entre tous les bateaux et la zone d'amarrage) et de permettre au bateau de sécurité d'exercer une surveillance efficace. À cette fin, on peut procéder de l'une des trois façons suivantes :

i. *Méthode du point désigné (méthode privilégiée)*. Lorsque les facteurs géographiques, entre autres, le permettent, un point à terre doit être désigné à partir duquel il est possible d'émettre des signaux de rappel visibles ou d'autre nature facilement repérables. Ce point doit être aussi proche que possible de la zone d'amarrage. Les voiliers et les bateaux de sécurité doivent en tout temps demeurer à portée de vue du point désigné.
ii. *Méthode de la zone de navigation définie (méthode de rechange)*. Lorsque la méthode du point désigné n'est pas adaptée aux circonstances, il convient de définir une zone de navigation à l'aide de points de repère terrestres, de bouées ou par d'autres moyens. La zone doit être suffisamment grande pour que la pratique de la voile y soit agréable, mais également définie de façon à ce qu'il soit possible de maintenir un contact visuel continu entre les bateaux de sécurité et les voiliers, ainsi qu'un

temps de réaction raisonnable du bateau de sécurité en cas de chavirement. Les voiliers et les bateaux de sécurité doivent demeurer à l'intérieur de la zone de navigation définie, sauf lorsqu'ils s'y rendent ou qu'ils en reviennent.

iii. *Méthode combinée.* En présence d'un plan d'eau de grande dimension, il peut être souhaitable de combiner les deux méthodes susmentionnées, en limitant la distance que peut parcourir un voilier tout en restant à portée de vue du point désigné.

20. Lorsque les cadets participent à une classe de voile organisé, il peut être dérogé aux règlements énoncés au paragraphe 21, à la discrétion du commandant, dans la mesure où :

i. tous les voiliers restent en contact visuel et sonore avec le bateau de sécurité;
ii. un signal sonore clairement défini et compréhensible est utilisé pour ordonner aux voiliers de revenir à proximité du bateau de sécurité.

21. Lorsque les voiliers naviguent accompagnés du bateau de sécurité, les règles suivantes doivent être appliquées :

i. Tous les voiliers doivent rester en contact visuel et sonore avec le bateau de sécurité.
ii. Un signal sonore clairement défini et compréhensible est utilisé pour ordonner aux voiliers de revenir à proximité du bateau de sécurité.
iii. Tous les voiliers sous la responsabilité d'un bateau de sécurité doivent rester raisonnablement près les uns des autres et naviguer dans la même direction. Si un voilier perd du terrain, ceux qui se trouvent devant doivent lui permettre de les rattraper.
iv. Il est recommandé de désigner un « bateau guide » (généralement le voilier le plus lent) dont les mouvements devront être suivis par les autres voiliers.

RAPPEL

22. Lorsqu'il est souhaitable de rappeler les voiliers en raison des conditions atmosphériques, du temps écoulé ou pour d'autres motifs, la méthode utilisée dépendra de la façon dont a été définie la zone de navigation :

i. si la méthode du « point désigné » est utilisée, un pavillon rouge (ou autre pavillon ou marque clairement compréhensible) doit être hissé au point désigné. En voyant le signal de rappel, tous les voiliers doivent immédiatement retourner à la zone d'amarrage. Pour confirmer le signal de rappel, le bateau de sécurité doit arborer une marque rouge et émettre des signaux sonores. Si les conditions atmosphériques ou autres sont telles que le conducteur du bateau de sécurité estime que les voiliers devraient être rappelés, il doit prendre l'initiative sans attendre qu'un signal soit émis à partir de la rive.
ii. Si la méthode de la « zone de navigation définie » est utilisée, la décision de rappeler les voiliers doit être prise par le conducteur du bateau de sécurité (à moins qu'un contact radio soit assuré à partir de la rive). Le conducteur doit être muni d'une montre et recevoir des instructions claires sur les conditions météorologiques, l'heure, la visibilité et autres facteurs rendant nécessaire le rappel. Dès qu'une de ces conditions est remplie, il doit afficher une marque rouge et émettre des signaux sonores pour rappeler tous les voiliers.

RADIOS ET AUTRES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

23. Au besoin, des radios doivent être utilisées afin d'assurer un meilleur contact entre la rive et le bateau de sécurité. Il est recommandé que les stations côtières et les conducteurs des bateaux de sécurité utilisent d'autres dispositifs, comme un anémomètre (indicateur de vitesse du vent), un baromètre, des téléphones cellulaires et qu'ils captent une radio locale diffusant des bulletins météorologiques.

24. Si des radios sont disponibles, elles doivent être utilisées en plus des signaux sonores et visuels pour procéder à un rappel.

VENT ET CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

25. Il est impossible de détailler des règles précises visant à régir la sécurité en matière de voile dans toutes les conditions et à tous les endroits. Il convient de prendre en compte les facteurs suivants avant d'autoriser ou non la navigation :

i. La vitesse du vent
ii. Les types de bateaux utilisés
iii. L'expérience et les compétences des équipages
iv. La température de l'eau et de l'air
v. Le degré de protection dans la zone de navigation
vi. Les conditions atmosphériques et les types de vagues connus localement
vii. Les prévisions météorologiques maritimes (devraient toujours être consultées)

26. Le tableau suivant est un guide d'utilisation des voiliers de 6 m (19,5 pi) ou moins :

Vitesse du vent	**Description de la surface de l'eau à la limite supérieure de vitesse du vent**	**Recommandations de navigation**
0-10 nœuds	Très petites vagues, moutons occasionnels.	Les marins moins expérimentés peuvent naviguer et barrer sous la direction d'autrui.
10-15 nœuds	Petites vagues, moutons fréquents	Les marins moins expérimentés peuvent servir d'équipage. Il convient que des marins expérimentés soient à la barre.
15-20 nœuds	Vagues modérées de forme allongée, mais non accentuée. Nombreux moutons et quelques embruns.	Seuls des marins expérimentés devraient naviguer. Une surveillance étroite devrait être assurée par un bateau de sécurité. Tous les bateaux devraient être rappelés et retourner à quai à 20 nœuds, sauf dans le cas décrit ci-dessous.
20-25 nœuds	Grosses vagues, moutons permanents, embruns modérés.	Navigation autorisée seulement dans des eaux protégées (c.-à-d. dans une zone couverte par un brise-lames) pour des marins expérimentés et sous surveillance étroite d'un bateau de sécurité.

27. Les orages peuvent provoquer des conditions de navigation très dangereuses. Dès les premiers signes d'orage, il convient de rappeler tous les bateaux. Les bateaux qui se trouvent toujours sur l'eau lorsqu'un orage éclate doivent affaler leurs voiles et attendre un remorquage seulement lorsque cette opération peut être effectuée dans un cadre sécuritaire.

28. Les officiers de bateaux qui doutent quant à savoir s'il convient d'autoriser ou non la navigation par vent fort devraient observer la règle suivante : *dans le doute, S'ABSTENIR.*

BROUILLARD

30. Lorsque le brouillard est suffisamment épais pour gêner le contact visuel entre les voiliers et le bateau de sécurité, tous les bateaux doivent immédiatement revenir à la zone d'amarrage. Le bateau de sécurité doit émettre des signaux sonores pour confirmer cet ordre, mais il revient à chaque voilier de prendre la décision de rentrer. Si le vent tombe et qu'il n'est pas possible de rentrer à la voile, il sera demandé aux équipages d'affaler les voiles et d'attendre d'être remorqués.

TEMPÉRATURE DE L'EAU ET DE L'AIR

31. Tout le personnel des hangars à bateaux et des bateaux de sécurité doit être sensibilisé aux causes, symptômes et traitement de l'hypothermie avant d'entrer en fonction. Cet enseignement doit être intégré à la formation de tous les cadets qui suivent des cours de navigation de quelque type que ce soit.

32. Tout le personnel des hangars à bateaux et des bateaux de sécurité doit également être sensibilisé aux dangers de l'exposition excessive au soleil (causes, symptômes et traitement). Il convient de mettre de l'écran solaire à la disposition de tous les membres d'équipage.

33. La tenue des cadets doit être adaptée aux conditions ambiantes. La température de l'eau et de l'air doit être prise en compte. Une personne tout habillée qui porte un anorak conserve la chaleur de son corps dans l'eau froide beaucoup plus longtemps qu'une personne légèrement vêtue.

34. Les officiers des embarcations doivent tenir compte des risques d'hypothermie lorsqu'ils planifient des activités de voile au début ou à la fin de la saison de voile. Un chavirement en mai est beaucoup plus grave qu'au mois d'août. Par temps froid, ce type de navigation exige de prévoir les éléments suivants :

i. Des vêtements chauds
ii. Une surveillance plus étroite assurée par le bateau de sécurité
iii. Une intervention plus rapide en cas de chavirement
iv. Un « seuil de rappel » plus bas par vent fort ou mauvaises conditions météorologiques

ENREGISTREMENT À L'ARRIVÉE ET AU DÉPART

35. Lorsqu'un voilier est sorti à de fins de navigation libre, l'équipage doit s'enregistrer à l'arrivée et au départ auprès de l'officier des embarcations. Tout dommage doit être signalé à l'officier des embarcations lors de l'enregistrement d'arrivée. Il peut être dérogé aux procédures d'enregistrement d'arrivée et de départ pour les classes de voile au cours desquelles des bateaux précis sont régulièrement attribués aux cadets, et dans le cadre de courses et de régates.

36. Les bateaux qui arrivent en retard dans la zone de navigation doivent signaler leur présence au bateau de sécurité avant de naviguer indépendamment.

LIMITES DE TEMPS

37. Aucune activité de voile ne doit avoir lieu entre le coucher et le lever du soleil. Les bateaux de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins doivent être rappelés suffisamment tôt pour leur permettre de revenir à la zone d'amarrage avant le coucher du soleil. Si le vent est trop faible pour que les voiliers puissent revenir à la voile, ils doivent être remorqués.

NAVIGATION DE NUIT

38. En règle générale, il convient de limiter l'utilisation des petites embarcations (et des bateaux plus importants) aux heures du jour. Il est toutefois admis que la navigation de nuit peut constituer une expérience fort intéressante dans de bonnes conditions et que, moyennant une surveillance adaptée et un équipement adéquat, elle ne présente pas plus de dangers que la navigation de jour pour un marin compétent.

39. Tous les bateaux sont tenus de respecter les conditions énoncées dans le *Règlement sur les abordages* et d'utiliser les feux appropriés qui y sont décrits. Le chapitre 7 des présentes ordonnances résume les exigences relatives aux feux d'un bâtiment en route dans une zone où la visibilité est réduite.

RÈGLES DE ROUTE

40. Au début de leur formation, les cadets doivent recevoir une instruction complète sur les règles de route (*Règlement sur les abordages*) s'appliquant aux embarcations à voile. Se reporter au Chapitre 7 des présentes ordonnances.

EXERCICE DE CHAVIREMENT

41. Avec les bateaux modernes et grâce à une formation adéquate, le chavirement est aujourd'hui considéré comme étant un événement normal, acceptable et sans danger majeur à bord de petites embarcations, sauf dans des eaux très froides. Un marin compétent doit porter des vêtements adaptés aux conditions et savoir comment redresser son bateau, le vider de son eau et repartir après une immersion d'une durée minimale. Les cadets qui naviguent à bord de petites embarcations doivent, dès que possible pendant leur formation, recevoir des instructions détaillées sur ce qu'il faut faire à la suite d'un chavirement et avoir la possibilité de mettre cet enseignement en pratique. Aucun cadet ne doit être autorisé à pratiquer la navigation libre ou à barrer tant qu'il n'a pas reçu cette formation.

CODE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE

42. Le code de sécurité nautique ci-dessous résume les dispositions des ordonnances qui s'appliquent le plus souvent; elles sont présentées pour faciliter leur mémorisation. Le code s'adresse aux cadets, mais ne vise pas à remplacer les présentes ordonnances.

i. ***Apprendre la navigation à la voile*** – Grâce à une bonne connaissance de la navigation, un marin est moins dépendant des conditions météorologiques; de plus, et la formation d'un plus grand nombre d'instructeurs nautiques permet de développer l'activité de voile du Corps.

ii. ***Dans le doute, S'ABSTENIR*** – Si les conditions météorologiques semblent se détériorer, ou si le brouillard s'épaissit, revenez ou retournez au point de départ.

iii. ***Avoir la météo à l'œil*** – Soyez toujours à l'affût des rafales de vent soudaines et de tout changement ou renforcement du vent. Apprenez à reconnaître les signes météorologiques.

iv. ***Prendre des mesures préventives pour éviter les problèmes*** – Prendre les ris; affaler la grand-voile ou toutes les voiles. Regagnez la rive à temps. N'attendez pas avant d'agir.

v. ***Être vigilant*** – Fiez-vous à ce vieux dicton marin : « éviter les abordages, c'est l'affaire de tout l'équipage ». Faites attention aux autres embarcations, aux bouées, aux récifs et aux débris.

vi. ***Connaître les eaux où l'on navigue*** – Faites preuve de la plus grande prudence quand vous évoluez dans des eaux inconnues ou douteuses.

vii. ***Maintenir l'équipement du bateau en bon état*** – Vérifiez les drisses et les écoutes, l'intégrité de la coque et assurez-vous que les voiles sont en bon état. Après le retour, inspectez l'équipement et signalez ou réparez toute anomalie à ce moment-là.

viii. ***Ne pas surcharger le bateau*** – Ne pas prendre à bord plus de membres d'équipage que ne le prévoit la conception du bateau. Un bateau surchargé est dangereux en cas d'urgence.

ix. ***Emporter son matériel de sécurité*** – Il est essentiel de prévoir une écope, des pagaies et des cordages ou des câbles de secours.

x. ***Porter son vêtement de flottaison individuel*** – Assurez-vous que chaque personne à bord porte un vêtement de flottaison individuel bien ajusté. Il est trop tard pour s'en inquiéter en cas de dessalage.

xi. ***Connaître les règles de route*** – Apprenez les règles de route. À sa prise de fonctions, il incombe au capitaine d'enseigner les règles de route à son équipage.

xii. ***Assurer sa sécurité*** – Ne vous laissez pas convaincre de prendre la mer ou de barrer si vous estimez qu'il y a un risque. Vous mettriez en danger non seulement la vie d'autres personnes, mais également la vôtre.

xiii. ***Revenir au coucher du soleil*** – Un accident peut être bénin en plein jour, mais avoir des conséquences mortelles la nuit.

xiv. ***Apprendre et mettre en pratique les exercices de chavirement*** – Cela vous sera utile pour apprendre à redresser votre bateau facilement et en toute sécurité. Il est trop tard pour apprendre en cas de dessalage réel.

43. Les cadets doivent se familiariser avec le code de sécurité nautique avant d'être autorisés à utiliser un voilier.

CHAPITRE 4

ORDONNANCES SUR LA SÉCURITÉ DES EMBARCATIONS À MOTEUR

GÉNÉRALITÉS

1. Les présentes ordonnances s'appliquent à toutes les embarcations à moteur utilisées aux fins d'instruction des cadets, quel que soit le propriétaire.

2. Aux fins des présentes ordonnances, les voiliers propulsés par une énergie auxiliaire sont considérés comme des embarcations à moteur.

3. La présente section s'applique à l'utilisation générale des embarcations à moteur aux fins d'instruction des cadets.

FLOTTABILITÉ INHÉRENTE

4. Tous les bateaux à moteur de 6 m (19,5 pi) ou moins utilisés aux fins d'instruction des cadets doivent avoir une flottabilité inhérente qui leur permet, s'ils sont équipés d'un moteur, de rester à flot en cas de dessalage ou d'envahissement complet.

5. Dans la mesure du possible, il convient de tester la flottabilité aux moyens d'essais d'immersion (en remplaçant le moteur par un poids adapté), avant le début des activités de voile de l'année et chaque fois que l'endommagement d'un bateau menace l'efficacité du système de flottabilité. Lorsque ce type d'essai n'est pas réalisable, la vérification du système de flottabilité par la méthode utilisable la plus efficace doit être effectuée.

SURMOTORISATION ET SURCHARGE

6. Toutes les embarcations à moteur hors-bord de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins utilisées aux fins d'instruction des cadets doivent être munies d'une plaque délivrée par Transports Canada indiquant la puissance et la charge maximales recommandées. Ces limites ne doivent en aucun cas être dépassées.

7. Une charge sécuritaire en eau calme peut être dangereuse par mauvais temps. Lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables, diminuer le nombre de personnes à bord. *NE PAS SURCHARGER UNE EMBARCATION*.

EXIGENCES RELATIVES AUX PERMIS DES PETITES EMBARCATIONS

8. Toutes les embarcations qui ne dépassent pas 15 tonneaux de jauge brute et qui sont munies d'un ou plusieurs moteurs de 7,5 kilowatts (10 HP) ou plus doivent avoir un permis. Les permis sont délivrés gratuitement sur demande auprès du bureau de douane le plus proche. Avant l'utilisation de l'embarcation, le numéro du permis délivré doit être indiqué en lettres moulées d'une hauteur d'au moins 75 mm (3 po) et d'une couleur contrastant avec celle de la coque, de chaque côté de l'embarcation et aussi près de la proue que possible de façon à ce que le numéro soit clairement visible des deux côtés.

EMBARCATIONS SPÉCIALES

9. Les embarcations de course à moteur qui participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs en vue d'une compétition officielle et qui sont utilisées dans des conditions de visibilité claire en présence d'un bateau de sécurité, peuvent avoir à bord, au lieu de l'équipement prescrit par ailleurs dans ce chapitre, l'équipement de sécurité requis en vertu des règlements de l'organisme dirigeant compétent.

PLAQUES DE CAPACITÉ

10. La loi exige que les embarcations de plaisance de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins, équipées d'un ou plusieurs moteurs de 7,5 kilowatts (10 HP) ou plus soient munies d'une plaque délivrée par Transports Canada indiquant la puissance et la charge maximales recommandées. Il convient de ne pas confondre cette exigence avec la nécessité des bateaux d'être munis d'un permis tel que décrit en détail au paragraphe 8 du présent chapitre.

11. Les demandes de plaques de capacité peuvent être déposées auprès de tout bureau de douane ou de sécurité des navires, ou auprès du siège social de la Garde côtière à Ottawa. Inscrire tous les renseignements demandés en s'assurant d'indiquer les dimensions précises dans tous les champs du formulaire. Mettre le formulaire sous l'enveloppe fournie, accompagné d'un chèque ou d'un mandat à l'ordre du receveur général du Canada.

PERMIS POUR LES CONDUCTEURS DE BATEAUX À MOTEUR

12. Le *Règlement sur les compétences des conducteurs d'embarcations de plaisance* exige que les conducteurs d'embarcations de plaisance soient munis d'une preuve de compétence en tout temps. Il s'agit, essentiellement, d'un « permis de conduire » exigible par la loi à l'intention des plaisanciers.

13. Les exigences relatives à ce justificatif sont les suivantes :

Exigence	**Date d'entrée en vigueur**
Tous les conducteurs nés après le 1e avril 1983	15 septembre 1999
Tous les conducteurs d'embarcations de moins de 4 m de longueur, y compris les embarcations personnelles.	15 septembre 2002
Tous les conducteurs	15 septembre 2009

14. La présentation d'une carte de conducteur constitue une preuve suffisante. La carte de conducteur est valable à vie et elle est délivrée aux plaisanciers qui ont obtenu une note d'au moins 75 pour cent à un examen agréé par la Garde côtière canadienne après avoir suivi un cours accrédité.

APPLICATION DE LA LOI

15. Selon la *Loi sur les contraventions*, les autorités policières peuvent verbaliser les contrevenants sur-le-champ plutôt que de les faire convoquer au tribunal. Des amendes peuvent être infligées pour des infractions liées aux permis, aux exigences en matière d'équipement, aux limites de vitesse ou à l'utilisation imprudente d'une embarcation.

RESTRICTIONS RELATIVES À L'ÂGE DES UTILISATEURS ET À LA PUISSANCE DES EMBARCATIONS

16. Les restrictions suivantes sont réglementées par la Garde côtière canadienne et ont force de loi. Elles s'articulent comme suit :

Application	Restrictions relatives à la puissance du moteur
Moins de 12 ans, non accompagné et sans surveillance directe	Peut conduire un bateau dont la puissance du moteur ne dépasse pas 10 hp (7,5 kw)
De 12 à 16 ans, sans surveillance directe	Peut conduire un bateau dont la puissance du moteur ne dépasse pas 40 hp (30 kw)
Moins de 16 ans	Non autorisé à conduire une embarcation personnelle
À partir de 16 ans	Aucune restriction de puissance du moteur

17. L'expression « sans surveillance directe » utilisée dans le cadre de ces règlements signifie accompagné et sous la surveillance directe d'une personne âgée de plus de 16 ans présente à bord.

CONDUCTEUR DE BATEAU DE SÉCURITÉ

18. *Le conducteur d'un bateau de sécurité doit être détenteur d'une carte de conducteur pour l'utilisation de bateaux à moteur et être âgé d'au moins 16 ans.* Une formation complémentaire peut être exigée pour l'utilisation d'un bateau de sécurité dans le cadre d'activités de voile et de canotage.

19. Tous les conducteurs de bateaux de sécurité doivent être approuvés par l'officier des embarcations pour l'utilisation du type d'embarcation concerné.

20. Pour les bateaux de puissance plus importante, des normes de qualification spéciales et des exigences d'approbation peuvent être imposées.

PRATIQUES SÉCURITAIRES RELATIVES AU RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

21. Toutes les personnes qui conduisent ou ravitaillent en carburant des bateaux à moteur utilisés par des cadets ou à leur attention doivent connaître et respecter les pratiques sécuritaires relatives au ravitaillement en carburant énoncées ci-dessous. Des raisons jugées pertinentes en fonction des circonstances motivent chacun des points suivants. Le conducteur de bateau consciencieux effectuera mentalement une vérification systématique de la procédure avant de ravitailler une embarcation en carburant :

i. ***S'assurer que le bateau est bien amarré*** – Si le bateau commence à bouger, vous seriez dans une position incommode à enjamber le quai, une main sur le pont du bateau et l'autre tenant le bidon de carburant.
ii. ***S'assurer que tous les membres d'équipage sont à terre*** – En cas de problème, il n'y aura pas à se préoccuper des passagers.
iii. ***Ne pas fumer*** – N'hésitez pas à vous assurer que les personnes situées à proximité ne fument pas.
iv. ***Apporter les réservoirs portatifs à terre***.
v. ***S'assurer que les écoutilles et les portes sont fermées*** – Si des émanations s'échappent, elles ne pénétreront pas à l'intérieur.

vi. ***Ne pas actionner de commutateurs électriques*** – Il arrive que les commutateurs produisent des étincelles.
vii. ***Éteindre toutes les flammes nues*** – Vérifier que la veilleuse du poêle et du réfrigérateur, s'il y a lieu, sont éteintes.
viii. ***Sonder les réservoirs ou vérifier les jauges*** – Déterminer la capacité du réservoir afin d'éviter un trop-plein.
ix. ***Vérifier le type de carburant : essence ou diesel?*** *Mélange ou pur?* – Vérifier au pistolet avant de commencer à faire le plein.
x. ***Maintenir le pistolet fermement contre la tôle de pont****.*
xi. ***Régler le débit d'arrivée du carburant*** – Ne pas trop solliciter les tuyaux de remplissage et les aérateurs.
xii. ***Prendre une quantité prédéterminée*** – Ne pas remplir jusqu'à faire déborder le carburant.
xiii. ***Remettre en place le bouchon de tôle de pont****.*
xiv. ***Essuyer tout déversement*** – Utiliser des serviettes en papier plutôt qu'un chiffon, puis les jeter dans le réceptacle prévu à cet effet situé sur l'appontement.
xv. ***Ouvrir et aérer*** – Utiliser un ventilateur de cale, au besoin.
xvi. ***Vérifier l'absence de vapeurs*** – Utiliser un renifleur ou votre odorat.
xvii. ***Mettre les moteurs en marche.***
xviii. ***Faire rembarquer*** *les membres d'équipage.*
xix. ***Larguer les amarres****.*

22. La rappel de l'alinéa (ix) n'est pas indiqué simplement pour la forme. *Si vous utilisez le mauvais type de carburant, les résultats peuvent être catastrophiques.* Ne comptez que sur vous pour vous assurer que vous utilisez le bon type de carburant.

23. Tous les conducteurs doivent avoir cette procédure, ou un exercice similaire, bien ancrée dans la tête. La propreté constitue une arme efficace contre le feu. Les fonds doivent rester propres et il convient de les inspecter avant le départ; *dans le doute, ne pas partir.* Il est rare qu'un bateau propre brûle.

24. Les incendies provoqués par le carburant constituent le principal danger à bord d'un bateau. Ils peuvent être facilement évités, mais difficiles à éteindre; de plus, ils peuvent entraîner des dommages irréparables. Ne donner au feu aucune possibilité de se déclarer. Vos connaissances et votre vigilance sont vos meilleures alliées.

CODE DE SÉCURITÉ DES BATEAUX À MOTEUR

25. Tous les cadets doivent être familiarisés avec le code de sécurité des bateaux à moteur avant d'être autorisés à conduire des bateaux à moteur. Vous trouverez ci-dessous un résumé des choses à faire et à ne pas faire en matière de sécurité des bateaux à moteur :

« À FAIRE »

- Se diriger vers le mouillage ou débarcadère sécuritaire le plus proche lorsque l'orage menace et ne pas tenter de l'affronter.
- Respecter les règlements concernant l'équipement de sauvetage et n'utiliser que celui portant une estampille ou une étiquette « approuvé » par Transports Canada.
- Porter assistance à tout bateau en détresse. Des mouvements circulaires et verticaux à l'aide d'un matériau de couleur claire ou d'un feu de navigation la nuit sont deux des nombreux signaux de détresse distinctifs.
- Ralentir en passant devant des dragues, des mouillages, des marinas ou dans des eaux où des plongeurs peuvent être en train d'intervenir.
- Ralentir pour prendre des virages serrés ou par mauvais temps.
- Ralentir en dépassant des bateaux d'aviron et des canots, notamment en eaux resserrées.
- Apprendre et mettre en pratique les règles de route.
- Pour une utilisation nocturne, emporter quelques flèches éclairantes rouges rangées dans un contenant étanche (les flèches éclairantes rouges utilisées dans les chemins de fer sont efficaces et abordables).
- Maintenir les fonds du bateau propres et exempts d'huile, d'essence et de chiffons et aérer tous les espaces clos.
- Vérifier la batterie et s'assurer qu'elle est bien ventilée.
- Respecter son embarcation et les limites de celles-ci.
- Respecter les règlements concernant les précautions contre les incendies et le matériel d'extinction.
- Se munir d'une ancre et d'une longueur suffisante de câble, de cordage ou de chaîne solide, correspondant à au moins cinq fois la profondeur de mouillage moyenne; s'assurer que l'extrémité intérieure du câble est solidement assujettie au bateau.
- Porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel à bord d'un petit bateau, que des coussins de sauvetage s'y trouvent ou non.
- En cas de navigation prolongée, munir le bateau de cartes marines à jour et de publications connexes en tout temps.
- Prévoir des vêtements de rechange, ainsi qu'une lampe de poche, un couteau, une trousse de premiers soins et des rations d'urgence dans un sac en plastique étanche.

« À NE PAS FAIRE »

- Se mettre debout ou changer de place à bord d'un petit bateau, particulièrement lorsqu'il est complètement chargé. S'il est nécessaire de se déplacer, s'accroupir et maintenir le poids sur l'axe longitudinal du bateau, en se tenant aux deux plats-bords.
- Se mettre debout pour démarrer un moteur hors-bord.
- Naviguer à proximité de nageurs.
- Boire de l'alcool et prendre la barre.
- Utiliser un bateau qui prend l'eau ou qui est mal construit.
- Naviguer assez vite pour créer une houle dangereuse à proximité des petits bateaux.
- Laisser la barre ou la roue de gouvernail sans surveillance lorsque le bateau est en marche, notamment dans les ports, les mouillages ou les chenaux étroits.
- Jeter des détritus par-dessus bord.
- Actionner l'avertisseur ou utiliser le projecteur sans raison valable.
- Attendre le dernier moment pour signaler votre intention de respecter les règles de route.
- Mouiller trop près d'autres bateaux.
- Naviguer à grande vitesse dans un mouillage.
- Faire des courses impromptues avec d'autres bateaux : le sillage représente un danger pour les petites embarcations.
- Tenter de gagner la rive à la nage en cas de chavirement ou d'envahissement. accrochez-vous au bateau jusqu'à ce que vous soyez secouru.
- Faire le fanfaron.
- Venir près des plages de baigneurs. les nageurs sont difficiles à repérer dans l'eau.
- Avoir des cartes marines ou des publications connexes caduques à bord.
- Créer un sillage excessif : risque de mettre en danger les autres embarcations situées à proximité, de provoquer l'érosion des rives ou d'endommager des biens.
- Faire du ski nautique sans que le skieur soit surveillé par une tierce personne. Ne pas faire de ski nautique la nuit.

VENT ET CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

26. Il est impossible de détailler des règles précises visant à régir la sécurité en matière de voile dans toutes les conditions et à tous les endroits. Il convient de prendre en compte les facteurs suivants avant d'autoriser ou non la navigation :

i. La vitesse du vent
ii. Les types de bateaux utilisés
iii. L'expérience et les compétences de l'équipage
iv. La température de l'eau et de l'air
v. Le degré de protection dans la zone de navigation
vi. Les conditions atmosphériques et les types de vagues connus localement
vii. Les prévisions météorologiques maritimes (qui devraient toujours être consultées).

SKI NAUTIQUE

27. Les cadets, lorsqu'ils pratiquent le ski nautique ou se préparent à le faire, peuvent porter des gilets de sauvetage adaptés à cette activité, étant donné que les vêtements de flottaison individuels approuvés peuvent s'avérer dangereux en cas de chute à grande vitesse. Les cadets présents à bord d'un remorqueur de ski nautique mais qui ne se préparent pas à skier doivent porter un vêtement de flottaison individuel approuvé.

28. Lorsqu'un bateau à moteur est utilisé pour remorquer un skieur nautique, au moins deux personnes doivent être présentes à bord du bateau : le conducteur et une personne assurant la surveillance du skieur.

29. Aucune activité de ski nautique ne peut être pratiquée entre le coucher et le lever du soleil.

30. Les conducteurs d'embarcations pour le ski doivent éviter de se livrer aux pratiques dangereuses suivantes :

- Faire traverser au skieur la trajectoire d'un autre bateau en le remorquant.
- Prendre des virages trop serrés visant à faire tomber le skieur.
- Faire traverser au skieur une route de circulation générale.

CONDUITE DANGEREUSE

31. Les conducteurs d'embarcations à moteur doivent éviter de créer un sillage pouvant constituer un danger pour les embarcations plus petites, les canots et les bateaux au mouillage. En général, les bateaux devraient ralentir pour éviter de créer un sillage trop important. Les bateaux à coque planante devraient surveiller leur vitesse et leur sillage dans les ports et les autres zones confinées.

32. Les embarcations à moteur doivent être utilisées à une vitesse sécuritaire en rapport avec les conditions ambiantes et la taille du bateau, en tenant compte de facteurs tels que la largeur des chenaux et la présence ou l'absence de trafic maritime. La vitesse doit être réduite lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, lorsque la visibilité est réduite, dans les zones de forte circulation et à proximité de nageurs. Toutes les limites de vitesse doivent être respectées.

33. Les jeux brutaux à bord des embarcations à moteur sont interdits en toutes circonstances. Il s'agit d'une forme d'exhibitionnisme qui n'a pas sa place chez les cadets et qui est extrêmement dangereuse. Tout incident résultant de jeux brutaux de la part du conducteur d'une embarcation à moteur doit faire l'objet de mesures disciplinaires. Si cette attitude est flagrante ou répétée, le contrevenant doit être dépossédé de ses privilèges à conduire une embarcation à moteur.

34. Il est strictement interdit de conduire une embarcation à moteur sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

35. La conduite dangereuse ou avec des facultés affaiblies constitue un acte criminel en vertu du Code criminel du Canada.

CHAPITRE 5

ORDONNANCES DE SÉCURITÉ RELATIVES À LA NAVIGATION À LA RAME

GÉNÉRALITÉS

1. Les présentes ordonnances s'appliquent à toutes les embarcations propulsées à la rame et utilisées aux fins d'instruction des cadets, quel qu'en soit le propriétaire.

2. Aux fins des présentes ordonnances, une embarcation généralement propulsée par une voile ou par un moteur doit être considérée comme un bateau à rames lorsqu'il navigue à la rame (p. ex. baleinières et cotres).

3. Il est dangereux de surcharger les embarcations à rames et cette situation ne doit pas être autorisée. Il est impossible de donner des charges précises pour tous les bateaux évoluant dans toutes les conditions; toutefois, les indications suivantes peuvent donner une idée générale dans des conditions normales :

Longueur du bateau	N^{bre} d'occupants	Poids maximal
3 m (10 pi)	2	181 kg (400 lb)
3,7 m (12 pi)	3	260 kg (572 lb)
4 m (13 pi)	4	336 kg (740 lb)
5 m (16 pi)	5	440 kg (968 lb)

Dans des eaux agitées, il est recommandé d'embarquer une personne en moins.

EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT

4. Les embarcations à rames de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins doivent comporter :
   i. un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé homologué au Canada pour chaque personne à bord;
   ii. une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
   iii. un dispositif de propulsion manuel **ou** une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'une longueur d'au moins 15 m;
   iv. une écope **ou** une pompe à eau manuelle munie d'un tuyau flexible;
   v. un dispositif ou appareil de signalisation sonore;
   vi. des feux de navigation conformes aux dispositions du *Règlement sur les abordages,* **si** le bâtiment est utilisé entre le coucher et le lever du soleil ou lorsque la visibilité est réduite.

5. Les embarcations à rames de plus de 6 m (19,5 pi) de longueur doivent satisfaire aux mêmes exigences en matière d'équipement que les embarcations à moteur de même longueur; se reporter au Chapitre 4.

PORT DE DISPOSITIFS DE FLOTTAISON

6. Tous les membres d'équipage présents à bord d'une embarcation à rames de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins doivent porter des vêtements de flottaison individuels (VFI) en tout temps. Pour les embarcations à rames de plus de 6 m (19,5 pi) de longueur, tous les membres d'équipage doivent porter un vêtement de flottaison individuel lorsque le bateau est en route, mais ils peuvent les enlever au mouillage.

CHAPITRE 6

ORDONNANCES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CANOTAGE

GÉNÉRALITÉS

1. Les présentes ordonnances s'appliquent à tous les canots et kayaks utilisés aux fins d'instruction des cadets, quel qu'en soit le propriétaire.

2. Dans le présent chapitre, l'acception des termes « canot » et « canotage » doit comprendre l'utilisation de canots, kayaks et radeaux pneumatiques. Les autorisations nécessaires pour les activités de canotage doivent être obtenues auprès du président de la succursale locale de la Ligue navale du Canada, par le biais du commandant des cadets de la Ligue navale.

QUALIFICATIONS DES INSTRUCTEURS

3. Cette activité est assortie de normes nationales à l'attention des instructeurs; par conséquent, la formation doit être dispensée sous la supervision de personnel possédant au moins l'une des qualifications suivantes dans la matière et le niveau enseigné :

CANOTAGE DÉBUTANT
1. Instructeur pour petites embarcations de la Société canadienne de la Croix-Rouge (SCRC) – Canotage niveaux 1 et 2; aviron niveaux 1, 2 et 3; motonautisme niveau 1.
2. Association canadienne du canotage récréatif – ACCR. Responsable niveau III.
3. Instructeur certifié de l'Association des camps du Canada (ACC).

CANOTAGE ET KAYAK AVANCÉ
1. SCRC – Responsable niveau III (canot ouvert).
2. ACC – Instructeur certifié.
3. Association canadienne de canot-kayak d'eau vive – Responsable niveau III, canot fermé et responsable kayak niveau III.

4. Le personnel instructeur intervient généralement dans les organismes et clubs affiliés suivants :

- Service de sécurité aquatique de la Croix-Rouge canadienne
- Association canadienne du canotage récréatif
- Association canadienne de canotage
- Association canadienne de canot-kayak d'eau vive
- Fédération québécoise de canot-kayak camping
- Association des camps du Canada
- YMCA/YWCA
- Détachements de la GRC, de la Sûreté provinciale et de la Garde côtière canadienne ayant pour vocation principale de faire appliquer les règlements relatifs à la sécurité aquatique; en général, ils connaissent du personnel civil qualifié pour cette activité
- Clubs provinciaux – Il est possible de les trouver en se reportant aux sections *Associations* et *Societies* du Corpus Almanac of Canada

EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT

5. Tous les membres d'équipage participant à des activités nautiques de formation doivent utiliser des vêtements de flottaison individuels.

6. Il est recommandé de porter des casques en tout temps, mais ils deviennent obligatoires en cas d'utilisation sur des cours d'eau supérieurs à la catégorie I ou sur un océan (lac) à proximité de côtes rocheuses. Le Cooper SK 600 (ou l'équivalent) est recommandé car sa taille est facilement modulable. Les couleurs sont le jaune ou le rouge.

7. En raison du nombre élevé de canots disponibles, il n'est pas possible de définir quelles embarcations sont acceptables en fonction du fabricant et du numéro de modèle. Les canots destinés à la formation des cadets doivent répondre aux normes minimales suivantes :

- ils doivent avoir une flottabilité inhérente. Si la flottabilité des anciens canots est assurée à l'aide de réservoirs à air, l'espace correspondant peut être rempli avec un matériau de flottabilité (polystyrène). Cette modification peut être effectuée par une firme civile ou par soi-même;
- ils doivent être certifiés sécuritaires par du personnel qualifié pour les conditions aquatiques prévues.

8. Les canots et les kayaks de 6 m (19,5 pi) de longueur ou moins doivent comporter :

i. un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé et homologué au Canada pour chaque personne présente à bord;
ii. une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
iii. un dispositif de propulsion manuel ou une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'une longueur d'au moins 15 m;
iv. une écope ou une pompe à eau manuelle munie d'un tuyau flexible;
v. un dispositif ou appareil de signalisation sonore;
vi. des feux de navigation conformes aux dispositions du *Règlement sur les abordages* si le bâtiment est utilisé entre le coucher et le lever du soleil ou lorsque la visibilité est réduite.

9. Les canots devraient également être équipés :

i. d'amarres de 6 m (19,5 pi) (attaches d'extrémité) disposées à l'avant et à l'arrière;
ii. d'éponges pour écoper.

10. Les kayaks doivent être munis de sacs de pointe et de jupettes. Il est recommandé de porter une combinaison isothermique lorsque la température de l'eau est inférieure à 10 °C (50 °F).

11. Les radeaux et les bateaux d'assaut doivent être construits en tissu robuste caoutchouté et comporter plus d'une chambre de flottaison indépendante.

BATEAU DE SÉCURITÉ

12. Tous les bateaux de sécurité doivent satisfaire aux exigences en matière d'équipement énoncées dans le Règlement sur les petites embarcations (Chapitre 4).

13. Matériels de sauvetage ou de sécurité – le bateau de sécurité doit être muni des matériels de sauvetage ou de sécurité suivants :

i. Une corde de sauvetage de 15 m à 30 m (50 pi à 100 pi) de longueur
ii. Une gaffe
iii. Des vêtements de flottaison individuels additionnels
iv. Une échelle d'évacuation
v. Des vêtements secs et des sacs de couchage de rechange
vi. Une trousse de premiers soins et des réanimateurs
vii. Une radio, si des radiofréquences sont utilisées
viii. Une ancre
ix. Une trousse à outils et un extincteur

CHAUSSURES

14. NE PAS porter de grosses bottes en caoutchouc à bord en raison du dangereux effet d'entraînement en cas de chavirement. En outre, les sandales NE sont PAS acceptables à bord en raison de leur manque de protection.

15. Les canoteurs doivent porter des chaussures légères (chaussures de course) pour éviter les blessures aux pieds. Des bottes peuvent être nécessaires en cas de portages longs ou difficiles.

PLAN D'URGENCE

16. Les responsables des exercices de canotage doivent avoir un plan d'urgence faisant état des éléments suivants :

i. Localisation et numéros de téléphones des services de sauvetage, d'ambulance, etc. locaux
ii. Personnel ayant une formation en premiers soins, en respiration artificielle et en défense contre l'hypothermie (imperméables, abris de fortune)
iii. Procédures de sauvetage et d'évacuation
iv. Organisation de la sécurité – barreur qualifié, bateau de sécurité et équipement
v. Signaux d'urgence et mesures appropriées

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

17. Les points suivants doivent être pris en compte avant et pendant une activité de canotage :

i. S'assurer de la présence de responsables/instructeurs qualifiés.
ii. S'assurer que des lainages adéquats, des équipements et des rations (collations énergisantes) sont prévus.

iii. Être au courant de la condition physique du groupe (MEDIC Alert, allergies, sensibilité aux piqûres, etc.).
iv. Prendre en compte les capacités et l'expérience du groupe, y compris les compétences en natation. S'il y a des non-nageurs, ils doivent subir une épreuve préliminaire dans une piscine, dotés d'un vêtement de flottaison individuel afin de démontrer qu'ils ne cèderaient pas à la panique s'ils devaient être immergés par inadvertance. (Le cours de survie en natation de la CRC est fortement recommandé.) Les non-nageurs doivent être identifiés et mis en équipe avec des nageurs compétents.
v. Procéder périodiquement à l'appel nominal et à des vérifications de condition physique.
vi. Effectuer une instruction avant les exercices et des mises en pratique.
vii. Effectuer, dans la mesure du possible, une reconnaissance personnelle du plan d'eau. Si ce n'est pas possible, effectuer une reconnaissance cartographique. Consulter les autorités locales pour obtenir des renseignements sur les dangers et donner des instructions sur la marche à suivre pour les éviter ou les surmonter;
viii. Consulter les prévisions météorologiques. Les fortes pluies peuvent considérablement accentuer les dangers aquatiques.
ix. Vérifier le bon état et l'ajustement des vêtements de flottaison individuels.
x. Passer en revue le code de sécurité avec tous les participants et s'assurer qu'il a bien été assimilé.

CANOTAGE ET ÉQUIPEMENT

18. Prendre connaissance de la liste suivante avant le début d'une activité de canotage :
i. S'assurer que l'embarcation est en bon état avant d'appareiller. Éliminer les saillies pouvant provoquer des blessures aux nageurs;
ii. Veiller, dans la mesure du possible, à ce que les embarcations pneumatiques comportent des chambres à air multiples; leur gonflage devrait être vérifié avant d'entreprendre un voyage.
iii. Avoir des pagaies ou des rames robustes et de taille adéquate pour diriger l'embarcation et apporter suffisamment de rechanges pour la durée du voyage;
iv. Installer des dispositifs de flottaison dans les embarcations non pneumatiques. Ils devraient être solidement assujettis et conçus pour évacuer autant d'eau que possible de l'embarcation.
v. S'assurer expressément que rien ne puisse provoquer d'enchevêtrement lors de l'évacuation d'une embarcation qui a dessalé, c.-à-d. une jupette qui ne se dégage pas ou qui s'emmêle autour des jambes, des boucles de gilets de sauvetage ou des vêtements qui pourraient se coincer, des sièges de canot qui se prennent sur les talons de chaussures, des cale-pieds défectueux ou qui coincent les pieds, un pont flexible qui s'effondre sur les jambes du kayakiste lorsque son embarcation se retrouve coincée en raison de la pression de l'eau, des bagages qui pendent à une corde détachée dans une embarcation retournée ou des amarres de l'avant/de l'arrière mal attachées.
vi. Fournir des cordages de retenue à l'équipage en cas de dessalage et pouvant servir à leur sauvetage. Les méthodes suivantes sont recommandées :

a. Les kayaks et les canots pontés doivent être munis d'anneaux de bosse de 15 cm (6 po) de diamètre en cordage de 6 mm (1/4 po) fixés à l'avant et à l'arrière. Une bosse arrière d'une longueur de 2 m à 2,5 m (7 pi à 8 pi) facultative peut être utilisée si elle assujettie correctement afin d'éviter les enchevêtrements.
b. Les canots ouverts doivent être munis d'amarres de l'avant et de l'arrière (bosses) en corde de 6 m (19,5 pi) fermement assujetties. Ces amarres doivent être fixées de manière à ne pas se détacher accidentellement ou à s'emmêler autour des plaisanciers lorsque ceux-ci sont à l'eau; toutefois, elles doivent être immédiatement utilisables en cas d'urgence. Il n'est pas recommandé de fixer des ballons, des flotteurs ou de faire des nœuds.

ÉTAT DE PRÉPARATION ET RESPONSABILITÉ DE LA PERSONNE EN CHARGE

19. Avoir une connaissance raisonnable des difficultés du parcours ou, s'il s'agit d'un voyage exploratoire, examiner les cartes pour en estimer la faisabilité. Avoir conscience des changements de niveau du cours d'eau et de la manière dont ils peuvent influencer la difficulté du parcours. Si les écarts sont importants, déterminer le débit ou le niveau approximatif. Si le voyage comporte des courants de marée, se procurer des renseignements sur les marées.

20. Informer les participants des conditions de rivière attendues et déterminer si les plaisanciers potentiels sont qualifiés pour le voyage prévu. Toutes les décisions doivent être prises en fonction de la sécurité et du confort du groupe. Les décisions quant à la participation de plaisanciers surclassés doivent tenir compte de l'ensemble du groupe.

21. Prendre tout l'équipement nécessaire au groupe pour le voyage : une corde de 15 m à 30 m (50 pi à 100 pi), une trousse de premiers soins contenant des articles neufs et adéquats, des pagaies de rechange, du matériel de réparation et de l'équipement de survie au besoin. Vérifier l'équipement au besoin à la mise à l'eau, notamment les gilets de sauvetage, la flottabilité du bateau et tous les éléments pouvant empêcher une évacuation complète de l'embarcation en cas de dessalage.

22. Rappeler aux membres d'équipage qu'il incombe à chacun d'assurer la cohésion et l'intégralité du groupe entre les embarcations de tête et de queue (plaisancier expérimenté). Si le groupe est trop important, le diviser en sous-groupes, chacun ayant des compétences appropriées en navigation, et désigner les embarcations de tête et de queue.

23. Si le voyage s'effectue dans un espace naturel ou pour une durée prolongée, il convient de faire part de vos intentions aux autorités appropriées ou à quelqu'un qui les contactera au bout d'un certain temps. Envisager d'établir des points de contrôle le long du parcours à partir desquels il serait possible de contacter des personnes. Le fait de connaître l'emplacement des postes d'assistance, s'il y a lieu, peut permettre d'accélérer l'acheminement des secours dans tous les cas.

EN CAS DE DESSALAGE

24. Il faut évacuer le bateau immédiatement en cas de danger imminent de rester prisonnier sous un tronçon de bois rond, dans des broussailles ou dans un trou d'aspiration de quelque forme que ce soit, puis procéder comme suit :

i. Redressez-vous en effectuant un esquimautage, si possible.
ii. Si vous êtes à l'eau, retenez-vous à votre embarcation; en effet, celle-ci dispose d'une bonne flottabilité et est facile à repérer par les secouristes. Mettez-vous du côté amont de manière à ce que l'embarcation ne vous projette pas contre des obstacles.
iii. Laissez partir votre embarcation si votre sécurité en dépend. Si l'arrivée des secours n'est pas imminente et l'eau est excessivement froide ou pire, s'il y a des rapides à proximité, tentez à tout prix de gagner le rivage le plus proche.
iv. Tendez-les pieds dans le sens du courant lorsque vous nagez dans des rapides de manière à éviter de heurter les rochers. Regardez devant. Éviter les situations où vous pourriez être piégé : rochers, crevasses, trous d'aspiration, broussailles, grumes, déversoirs et rappels. Surveillez les contre-courants et les étales de la marée de sorte à être prêt à les utiliser en arrivant à leur proximité. Saisissez toutes les occasions de rejoindre le rivage. La Croix-Rouge recommande de ne jamais se tenir debout dans un courant rapide ou dans une chute, sauf si l'eau n'est pas assez profonde pour nager. Essayez de gagner un contre-courant ou un courant plus lent avant de vous mettre debout.
v. Si d'autres personnes tombent à l'eau, occupez-vous en. Ne récupérez les bateaux et le matériel que si cette opération peut être effectuée en toute sécurité.

ÉCHELLE DE DIFFICULTÉ DES RIVIÈRES

25. Les voies navigables peuvent être définies conformément à la classification internationale des rivières telle que décrite à la page suivante.

CLASSIFICATION INTERNATIONALE DES RIVIÈRES

COTE	DESCRIPTION
I	Courant avec quelques rides et petites vagues. Aucun ou peu d'obstacles.
II	Rapides faciles avec des vagues pouvant atteindre 90 cm (3 pi), chenaux dégagés et larges ne nécessitant aucune reconnaissance. Quelques manœuvres à exécuter.
III	Rapides avec des vagues profondes et irrégulières pouvant provoquer l'envahissement d'un canot non ponté. Des passages étroits obligeant souvent le pagayeur à exécuter des manœuvres complexes. Peut nécessiter une reconnaissance depuis le rivage.
IV	Rapides difficiles et longs avec passages étroits obligeant souvent le pagayeur à exécuter des manœuvres précises dans des eaux très turbulentes. Il est souvent nécessaire de faire une reconnaissance depuis le rivage et de telles conditions rendent le sauvetage difficile. En principe, non praticable par des canots non pontés. Les pagayeurs à bord de canots et de kayaks pontés devraient être en mesure d'exécuter l'esquimautage.
V	Rapides très violents, longs et extrêmement difficiles avec lit très encombré dont une reconnaissance doit presque toujours être effectuée depuis le rivage. Les conditions de sauvetage sont difficiles et il y a un risque très important de mort en cas de naufrage. Canotistes et kayakistes doivent obligatoirement être en mesure d'exécuter l'esquimautage.
VI	Difficultés de la cote V assortie par des conditions de navigabilité extrêmes. Pratiquement impraticable et très dangereux. SEULEMENT pour les équipes et les experts, après avoir dûment étudié le parcours et pris toutes les précautions nécessaires.

REMARQUE :
Si les rapides d'une rivière correspondent à l'une des cotes de la classification décrite ci-dessus, mais que la température de l'eau est inférieure à 10 °C, ou si l'excursion a lieu dans un espace naturel et représente un long trajet, il convient d'élever la difficulté du parcours à la cote supérieure.

CHAPITRE 7

RÈGLES DE ROUTE ET FEUX DU BORD

GÉNÉRALITÉS

1. Tous les bateaux sont tenus de naviguer en vertu des exigences du *Règlement sur les abordages*, y compris en ce qui a trait à l'utilisation des feux de route la nuit et lorsque la visibilité est réduite. Ce règlement est détaillé et exhaustif et les conducteurs devraient l'examiner avant d'utiliser un bateau. Le présent chapitre résume les réglementations les plus communément applicables pour l'utilisation de petites embarcations.

2. Le *Règlement sur les abordages*, le *Règlement sur les petites embarcations*, le guide de sécurité nautique et d'autres publications importantes ayant trait à la sécurité sont disponibles en ligne au site web de la Garde côtière canadienne : www.ccg-gcc.gc.ca

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

3. Les règles de route sont officiellement connues sous l'appellation *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* appelé *Règlement sur les abordages* et s'articulent en deux règlements distincts au Canada :

i. ces règles s'appliquent aux lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la Baie Georgienne), Michigan et Supérieur, leurs eaux de tributaires et de communication, ainsi que la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent et leurs affluents jusque dans l'est, mais sans toutefois inclure le Port de Montréal;

ii. ces règles comprennent le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* assorti de dispositions spéciales (modifications canadiennes) pour les eaux canadiennes.

4. Des exemplaires du *Règlement sur les abordages* sont disponibles à la vente auprès du Centre d'édition du ministère des Approvisionnements et Services à Ottawa ou auprès de librairies agréées de votre région.

PETITES EMBARCATIONS

5. Dans le cadre du guide de sécurité nautique, les petites embarcations comprennent ce qui suit :

i. bateaux à moteur ne dépassant pas 20 m (65 pi) de longueur de la poupe à la proue sur le pont, sans compter la tonture
ii. voiliers ne dépassant pas 20 m (65 pi) de longueur
iii. bateaux et embarcations à rames
iv. canots et kayaks
v. planches à voile
vi. embarcations personnelles

RÈGLES DE ROUTE

(VOILE ET MOTEUR)

SECTION 1 – EMBARCATIONS À VOILE

6. Une embarcation à bâbord amures doit se maintenir à l'écart d'une embarcation à tribord amures (règle des amures opposées).

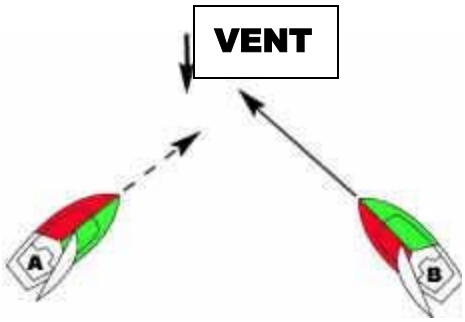

Fig. 7.1 – A (bâbord amure) se maintient à l'écart de B.

7. L'embarcation au vent doit se maintenir à l'écart de celle sous le vent (règle des amures identiques).

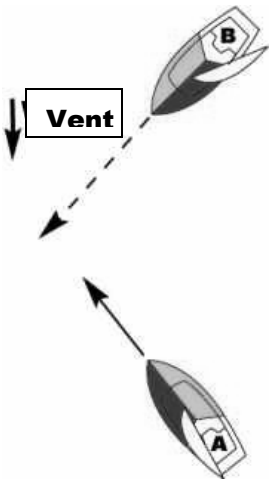

Fig. 7.2 – B (au vent) se maintient à l'écart de A.

8. Une embarcation en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'une embarcation en route libre devant. Toute embarcation qui en dépasse une autre doit se maintenir à l'écart.

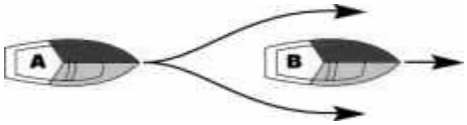

Fig. 7.3 – A (en train de dépasser) se maintient à l'écart de B.

9. Une embarcation virant de bord vent devant ou vent arrière doit se maintenir à l'écart de l'embarcation virant de bord.

10. Lorsque deux embarcations virent de bord (vent arrière) en même temps, celle se situant à bâbord de l'autre doit se maintenir à l'écart. L'embarcation située à tribord a priorité.

11. Une embarcation en route doit se maintenir à l'écart d'une embarcation qui est au mouillage.

12. Si deux embarcations sont au mouillage, celle qui a mouillé en dernier doit se maintenir à l'écart, à ceci près qu'une embarcation qui chasse sur l'ancre doit se maintenir à l'écart de celle qui ne chasse pas.

13. Une embarcation à moteur doit se maintenir à l'écart d'une embarcation propulsée à la voile ou par des rames. Un voilier fonctionnant à la fois avec un moteur et à voile est considéré comme étant une embarcation à moteur.

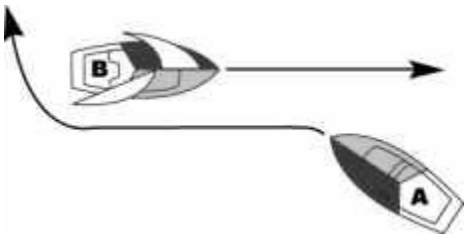

Fig. 7.4 – A (à moteur) se maintient à l'écart de B (à voile).

14. Obligation des embarcations commerciales – Dans un chenal étroit ou une zone exiguë, une embarcation à voile ne doit pas gêner le passage sécuritaire d'une embarcation à moteur qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette zone. Rester à l`écart des embarcations de grande taille dans un chenal ou dans un port.

SECTION 2 – EMBARCATIONS À MOTEUR

Embarcations privilégiées et non privilégiées

15. Excepté dans le cas où des bateaux qui ont des routes convergentes se rencontrent (lorsque les deux doivent changer de cap), dans toutes les situations où deux bateaux de toute taille ou de tout type se rencontrent et s'il y a un risque d'abordage, un des deux a la *priorité* et l'autre doit *se maintenir à l'écart*. Le bateau qui a la priorité est appelé bâtiment PRIVILÉGIÉ, ce qui signifie qu'il est obligé de maintenir son cap et sa vitesse. Ainsi, ses actions sont prévisibles et l'autre embarcation peut adapter son comportement en conséquence. Le bateau qui doit se maintenir à l'écart (qui n'a pas la priorité) est le bâtiment NON PRIVILÉGIÉ, ce qui signifie qu'il doit diminuer sa vitesse, s'arrêter, changer de cap ou faire machine arrière de manière à s'écarter du bâtiment privilégié. Chaque bateau est donc assorti d'une obligation. En outre, chaque embarcation doit maintenir une veille rigoureuse et mettre en œuvre toutes les mesures préventives dictées par les règles du bon usage maritime. Si malgré tout un abordage semble imminent, les deux bateaux doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour l'éviter.

16. Les conducteurs de petites embarcations doivent prendre en compte la manœuvrabilité moindre des embarcations de grande taille : elles sont lentes pour virer de bord ou s'arrêter. Une fois engagées dans une manœuvre dans des eaux restreintes, elles ne peuvent pas faire demi-tour ou changer de direction. Il convient de faire preuve de bon sens et de courtoisie, dès lors qu'une intention est clairement exprimée en temps opportun. Si une petite embarcation est privilégiée mais qu'elle décide, par courtoisie, de céder le passage à un grand traversier devant maintenir un horaire, cette intention *doit être signalée assez tôt et être clairement indiquée par un changement de cap ou de vitesse franc.* Dans un chenal étroit, une petite embarcation de moins de 20 m (65 pi) de longueur ne doit pas gêner le passage sécuritaire d'une embarcation qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur de ce chenal.

Bateaux à moteur se rencontrant sur des routes convergentes

17. Comme sur la route, la règle générale consiste à « tenir sa droite ». Dans des chenaux étroits, les bateaux restent sur le côté tribord. *S'il y a risque d'abordage lorsque des bateaux se croisent, chacun doit orienter son cap vers tribord.* Dans une telle situation, les deux embarcations passent bâbord sur bâbord (côté rouge).

18. Il convient de remarquer qu'il peut arriver que des embarcations se croisent tribord sur tribord (côté vert) sans qu'il y ait risque d'abordage. S'il n'y a aucun risque d'abordage, *ne changez pas de cap* pour vous retrouver bâbord sur bâbord, car les bateaux pourraient venir en travers de la route de l'autre et ainsi risquer de provoquer un abordage.

Fig. 7.5 – Bâtiments ayant des routes convergentes – chaque embarcation oriente son cap sur tribord

Bateaux à moteur se croisant

19. Les embarcations se croisent lorsqu'elles s'approchent l'une de l'autre à angle droit ou obliquement sauf en cas de dépassement. L'embarcation qui se retrouve avec un autre bâtiment sur le côté tribord est l'embarcation NON PRIVILÉGIÉE (si vous voyez une embarcation à tribord vous devez lui laisser la priorité); elle doit s'orienter vers tribord et s'écarter de l'autre embarcation (en passant sur son arrière). L'autre embarcation est l'embarcation PRIVILÉGIÉE et doit maintenir son cap et sa vitesse.

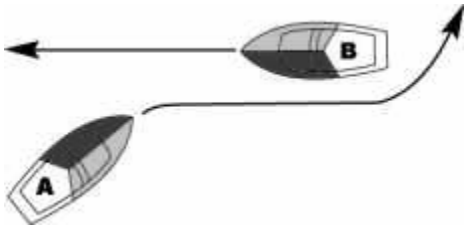

Fig. 7.6 – A (non privilégié) se maintient à l'écart de B.

Bateaux à moteur se croisant – Dépassement

20. Le bateau qui dépasse doit s'écarter car il s'agit de l'embarcation NON PRIVILÉGIÉE. Le bateau qui est dépassé est l'embarcation PRIVILÉGIÉE et doit maintenir son cap et sa vitesse. Une embarcation en dépasse une autre lorsqu'elle approche par l'arrière, à n'importe quel endroit du secteur du feu de poupe (voir la figure 7.7 – Zone de danger). La règle de dépassement s'applique à toutes les embarcations, y comprise celles à voile, à ceci près que les petites embarcations ne doivent pas gêner les gros bateaux dans des passages étroits.

21. Les embarcations PRIVILÉGIÉES et NON PRIVILÉGIÉES doivent être déterminées dès que possible; ensuite, l'embarcation NON PRIVILÉGIÉE doit se maintenir à l'écart jusqu'à ce que tout danger d'abordage soit écarté. D'autre part, l'embarcation PRIVILÉGIÉE doit maintenir son cap et sa vitesse jusqu'à ce que l'autre embarcation soit à une distance sécuritaire.

BATEAU À MOTEUR CROISANT UNE EMBARCATION À VOILE ET À RAMES

22. Sauf en cas de dépassement et dans des chenaux étroits, les embarcations à moteur doivent se maintenir à l'écart des embarcations à voile et de celles propulsées à la rame ou à la pagaie. Les embarcations à voile SONT PRIVILÉGIÉES et les embarcations à moteur DOIVENT CÉDER LA PRIORITÉ. Cette règle ne donne pas le droit à une embarcation à voile de gêner les manœuvres d'une embarcation à moteur qui s'engage dans un chenal étroit. Dans les autres cas, un voilier ne doit s'écarter d'un bateau à moteur seulement pour dépasser ou, dans des eaux internationales, s'il s'agit d'une embarcation à moteur se livrant à des activités de pêche. Un voilier naviguant au moteur dont les voiles sont ferlées ou établies est considéré comme une embarcation à moteur.

ZONE DE DANGER

23. Nous constatons en règle générale que l'embarcation qui se trouve à tribord (c.-à-d. à droite) a la priorité, comme sur la route; ce qui nous amène à parler de ZONE DE DANGER. Votre zone de danger se situe entre droit devant et légèrement par l'arrière tribord et correspond au secteur de votre feu tribord. Vous devez céder le passage aux embarcations se trouvant dans cette zone. Ainsi, l'embarcation qui a la priorité verra votre feu vert et vous verrez son feu rouge – elle a « votre feu vert » (pour passer) et vous voyez « son feu rouge » (vous indiquant que vous devez vous arrêter ou changer de cap).

SIGNAUX SONORES

24. Les signaux sonores présentent des différences entre les règles de navigation internationales et les règles de navigation sur les Grands Lacs; toutefois, les signaux sonores communs utilisés sont les suivants :

i. Un son bref signifie : « J'oriente mon cap vers tribord »
ii. Deux sons brefs signifient : « J'oriente mon cap vers bâbord. »
iii. Trois sons brefs signifient : « J'utilise une propulsion arrière. »
iv. Cinq sons brefs ou plus constituent le signal d'urgence ou de danger qui signifie : « Je ne comprends pas vos intentions. » ou « Attention! »

SECTION 3 – ALLUMAGE DES FEUX DE NAVIGATION LA NUIT

GÉNÉRALITÉS

25. Bien que la présente section s'intitule « Allumage des feux de navigation la nuit », le *Règlement sur les abordages* exige l'utilisation des feux de navigation tant la nuit que lorsque la visibilité est réduite (brouillard, forte pluie, neige, etc.).

26. Le feu de côté *bâbord* doit être *rouge*, le feu de côté *tribord vert* et le feu de *poupe blanc*. Le feu de *tête de mât* doit être *blanc* sauf indication contraire.

27. En vertu du règlement, les petites embarcations sont tenues d'arborer les feux de navigation appropriés entre le coucher et le lever du soleil.

EMBARCATIONS À VOILE

28. Les embarcations à voile de 20 m (65 pi) de longueur ou moins doivent comporter :

i. des feux de côté;
ii. un feu de poupe;
iii. et/ou un feu visible sur tout l'horizon rouge ou vert au niveau de la tête de mât assorti de feux de côté et d'un feu de poupe;
iv. et/ou un fanal combiné unique à la partie supérieure du mât montrant les feux de côté et le feu de poupe.

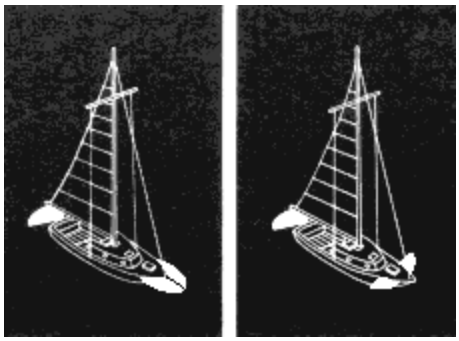

Fig. 7.8 – Embarcation à voile

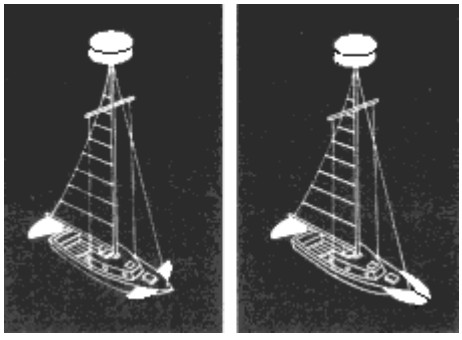

Fig. 7.9 – Embarcation à voile avec feux de tête de mât rouge sur vert

Fig. 7.10 –Embarcation à voile avec fanal combiné sur la tête de mât

29. Les embarcations à voile de moins de 6 m (19,5 pi) doivent, dans la mesure du possible, arborer les feux décrits ci-dessus ou à défaut disposer d'une torche électrique ou d'un fanal à lumière blanche devant être allumé à temps pour prévenir un abordage (voir la figure 7.13).

EMBARCATIONS À MOTEUR

30. Une embarcation à moteur de moins de 50 m (164 pi) en route doit arborer :

i. un feu de tête de mât à l'avant,
ii. des feux de côté,
iii. un feu de poupe.

Fig. 7.11 – Embarcation à moteur

31. Une embarcation à moteur de moins de 12 m (39 pi) de longueur peut, au lieu des feux décrits ci-dessus, arborer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté.

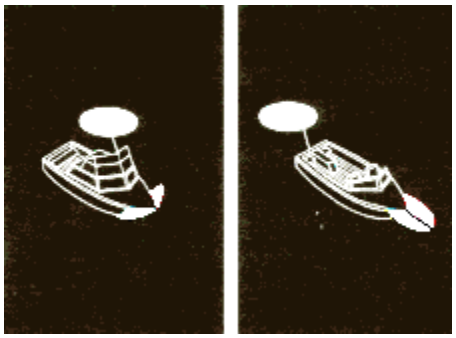

Fig. 7.12 – Embarcation à moteur de moins de 12 m

32. Une embarcation à moteur de moins de 7 m (23 pi) de longueur dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 nœuds, dans des **eaux internationales seulement**, peut, au lieu des feux décrits, arborer un feu blanc visible sur tout l'horizon et doit, dans la mesure du possible, également montrer des feux de côté.

EMBARCATIONS AU MOUILLAGE

33. Les embarcations de 50 m de longueur ou moins doivent arborer un feu blanc visible sur tout l'horizon lorsqu'elles sont au mouillage.

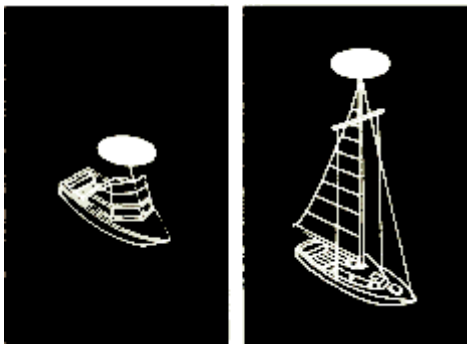

Fig. 7.14 – Embarcation au mouillage

34. Toute embarcation approchant du « secteur blanc » (votre feu de poupe est blanc) peut être en train de dépasser; dans ce cas vous devez maintenir votre cap et votre vitesse. Si vous approchez le « secteur blanc » d'une embarcation (le secteur de son feu de poupe), vous pouvez alors la dépasser mais vous devez rester à l'écart.

35. Les embarcations de moins de 26 pieds de longueur ne sont pas tenues d'émettre des signaux sonores, MAIS elles doivent manœuvrer de manière à prévenir toute mauvaise interprétation de leurs intentions.

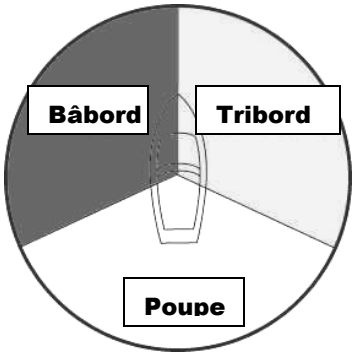

Fig. 7.7 – Zone de danger à tribord et zone de dépassement arrière